Nr. 1. Kraków, dnia 1 Stycznia 1898. Rocznik III.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska L. 55, I piętro

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nie podlegają opłacie pocztowej.



Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki),
rocznie . . . . 1 złr. 20 c
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.

We Francyi:
rocznie . . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2

Wychodzi 1 i 15 każdeg

L. 30646.

W Imieniu Jego Cesarskiej Mości!

C. k. sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. prokuratora państwa w myśl § 493 p. k., iż treść artykułów umieszczonych w nrze 24 czasopisma „Kurjer Kolejowy“, z daty Kraków, 15 grudnia 1897, a mianowicie: 1) artykułu umieszczonego na pierwszej stronicy pod napisem: „Po dwóch latach“ w ustępie od słów „wówczas zbrodniarza“ do słów: „ulegniemy przemocy“; 2) artykułu umieszczonego na drugiej stronicy pod napisem: „Guttenberg a Wittek“ w ustępie od słów „dlatego to“ do słów „osobistą zemstę“, zawiera w sobie znamiona występku z § 300 u. k., że konfiskata tego numeru zostaje zatwierdzoną, zabrane egzemplarze mają być zniszczone, albowiem autor w inkryminowanym artykule, omawiając działalność byłego ministra kolejowego, J. E. Guttenberga, a w szczególności zniesienie „organizacyi kolejarzy“, które nazywa czynem zbrodniczym, usiłuje zarządzenie władzy rządowej w powadze poniżyć i pobudzić przeciw tejże do nienawiści i pogardy, w czem mieszczą się znamiona występku z § 300 uk.

Kraków, dnia 20 grudnia 1897. *Morelowski.*

Towarzysze!

Z numerem niniejszym rozpoczynamy trzeci rocznik naszego pisma, które stoi wiernie na straży interesów kolejarzy i nie daje się ugiąć w tej ciężkiej walce. Obowiązkom, które na nas spoczywają, potrafimy podołać tylko przy Waszej pomocy. Jednajcie więc, Towarzysze coraz to nowych czytelników dla „Kuryera Kolejowego“ i domagajcie się Waszego pisma w restauracyach i kawiarniach, do których zachodzicie.

Prenumeratorom przypominamy, że czas odnowić przedpłatę, której warunki podano w nagłówku.

Ze względu na znaczne wydatki, jakie mamy do ponoszenia, wzywamy wszystkich Towarzyszów, tak z Krakowa, jak i z prowincyi, o bezzwłoczne wyrównanie zaległych rachunków, w przeciwnym razie będziemy zmuszeni chwycić się energiczniejszych środków względem tych, którzy nam z pieniędzmi zalegają. Powinni to zrozumieć wszyscy ci, którzy należycie oceniają istnienie naszego pisma.

Redakcya i Administracya.

Nasze noworoczne życzenia.

Czegóż Wam życzyć, kochani Czytelnicy, przy tej nowej zmianie roku?... Najlepiej chyba będzie powtórzyć dawne, a zawsze dobre: „szczęścia, zdrowia, pomyślności“. A więc życzymy Wam, aby te trzy piękne kwiatki zakwitły jaknajprędzej na niwie Waszego życia, i abyście na nie czekali o wiele, wiele krócej, niżeśmy wszyscy czekali na to, iżby już raz p. Guttenberga wzięli... no, w każdym razie nie aniołowie.

W szczerość tych naszych życzeń nikt z Was nie wątpi, a tak, jak bardzo pragniemy, aby p. von Wittek wypełnił wszystkie nasze żądania, tak i chcielibyśmy zawsze, aby Wasze ogniska domowe jaśniały szczęściem, zdrowiem, pomyślnością...

Ale — pomyśli z Was niejeden — życzenia płyną lekko, zwłaszcza ze szczerego serca, w tem sęk jednakże, jak się to wszystko ma spełnić? Jak i co czynić, aby uchwycić raz to swawolne ptaszę, nazwane przez ludzi szczęściem, a tak ogromnie rzadko zjawiające się zwłaszcza u nas, kolejarzy? Powiadają, że szczęście każdego jest w jego ręku, a tymczasem — powiecie — my pracujemy wciąż, pracujemy w pocie czoła i do czego doszliśmy? Oto dziś **szczęściem** kolejarza jest, jeżeli uda mu się wyjść z katastrofy z złamaną ręką lub nogą; **zdrowiem** — jeśli po kilku latach służby chce mu się żyć jeszcze; **pomyślnością** — jeżeli mu dzieci nie płaczą codziennie z głodu i chłodu... I kiedy dzisiaj znowu słyszycie te same życzenia, które Wam się tak pięknie dotąd spełniały, to — zapewne — podziękujecie z grzeczności, ale kiwniecie ręką, nie wierząc, aby był środek do ich urzeczywistnienia.

To też musimy Wam już napżód powiedzieć, kochani Towarzysze, że nie przychodzimy do Was z gołosłownemi życzeniami. Posłuchajcie nas tylko, a sami przyznacie, że są sposoby spełnienia ich i że te sposoby w **Waszem leżą ręku**. Tylko musicie zrozumieć, że nie może tu być mowy o jakiemś niezwykłem szczęściu, o jakiejś nadzwyczajnej pomyślności. Tak, jak wiecie bardzo dobrze, że nie ma człowieka, któryby się cieszył jakiemś stałem, żelaznem zdrowiem, nieprzerwanem nigdy najlżejszą chorobą, tak i szczęście i pomyślność oznacza tylko możliwie największą ilość szczęścia i pomyślności, które możemy uzyskać; zawsze znajdą się jakieś czarne plamki, które zaciemnią miejscami jasne pola, ale mimo to całość może sprawiać wrażenie miłe, nawet rozkoszne. . A jeszcze i to musicie uwzględnić, że trudno zdobyć to wszystko odrazu, jakby gwałtownym szturmem; zwolna tylko i wytrwale możemy dojść do tego stopnia szczęścia, który nazwiemy w tem życiu najwyższym...

Jak więc piąć się do tego szczytu, jak zdobywać to, co przecież tak bardzo dla każdego z nas jest pożądanem? Powiedzieliśmy już, że od Was samych zależy osiągnięcie tego stanu szczęścia i dobrobytu, który Wam da zupełne zadowolenie. I w tem zgadzamy się z Wami, ale pod jednym względem różnimy się stanowczo: bo kiedy Wy dziwicie się, że pomimo ciągłej, mozolnej pracy doszliście zaledwie do tak niskiego stadyum szczęścia, zdrowia i pomyślności, jakie określiliśmy wyżej, to my Wam musimy oświadczyć, że właśnie w tem nic nie ma dziwnego. Chcecie mieć szczęście, chcecie mieć dobrobyt? To musicie porzucić ten ciasny widnokrąg, którym się jeszcze zbyt często kierujecie, musicie istotę swoją i swoje serce rozszerzyć poza ciasne ramy własnego ogniska domowego. Powinniście się przejąć myślą, że jesteście tylko wraz z najbliższą rodziną jedną cząstką wielkiego organizmu, cząstką wielkiego ogółu, którego szczęście i pomyślność związane są ściśle z Waszem szczęściem i Waszą pomyślnością. Nie wolno Wam o tem zapomnieć nigdy, w chwilach największych trosk i kłopotów osobistych, że obok każdego z Was cierpią miliony, równie do lepszej uprawnione doli. Nie wolno Wam zapomnieć, że obok braci rodzonych macie tylu, tylu nieszczęśliwych braci-towarzyszy, że i oni mają, jak Wy, ginące z głodu dzieci i że oni dobijają się wraz z Wami upragnionego szczęścia. Nie wolno Wam zatem zapomnieć, że macie jeszcze szerszą, większą rodzinę, której jesteście wszyscy zarówno ukochanymi członkami.

Byliście dotąd zbyt wyłączni, zbyt mało troszczyliście się o dobro tego wielkiego ogniska rodzinnego, w którem powinniście skupić najszlachetniejsze swoje myśli i uczucia — i dlatego nie mogło Wam się dziać dobrze. Chcieliście być szczęśliwi — a myśleliście tylko o sobie i swoich najbliższych; pragnęliście dobrobytu — a zamierzaliście dojść do niego każdy dla siebie, bez względu na najbliższego nawet sąsiada. I oto w czem leży błąd całego Waszego dotychczasowego postępowania: **oddzieliliście się**, jakby murem chińskim, **jeden od drugiego**, zamiast **iść zawsze razem, zawsze wspólnie**. I czy mogliście się dziwić, że życzenia, składane Wam w każdy dzień Nowego Roku, jakoś się nie spełniają?...

Należycie do tej części społeczeństwa, której każde dążenie do szczęścia i dobrobytu musi być **walką** — i jakżeż chcieliście prowadzić tę walkę każdy z osobna, na własną rękę? Na czemże innem może polegać Wasze szczęście i pomyślność, jak nie na zmianie dzisiejszej Waszej doli, poprawie Waszego bytu? A wszak chyba wie-

Kiedy całują się maszyny...

Oboje ujrzeli światło dzienne w wielkiej, wysokiej hali, czarnej od pokrywającej ją sadzy. Jako proletaryusze najczystszej rasy, zawdzięczali pochodzenie swoje gorliwemu współdziałaniu rodziców, byli dziećmi ujarzmionej miłości i najcięższej pracy. On wysoki, okazały, tryskający zdrowiem czterosprzęgłowiec („vierkuppler“), ona piękna, czarna, hujnie-smukła maszyna pospieszno-pociągowa. Poznał: się w miejscu urodzenia, a kiedy w ich metalowych sercach zatlił pierwszy ogień czysto-kotłowej miłości, wówczas przysięgli sobie wzajemną wierność, przysięgli nie opuścić się nigdy, ba nawet w razie potrzeby — w objęcia śmierci pójść razem. Pewnego dnia jednakże rozdzielono ich gwałtem. Przyszli ludzie, którzy długimi, twardymi kijami zaczęli przetrząsać ich serca, przerzucać ogień ich czystej miłości, a następnie wyjechali z nimi w świat daleki, szeroki. Jego zaprzężono do długiego szeregu naładowanych wagonów, a żołądek jego karmiono najgorszym pokarmem węglowym. Na to przecież nie mógł pozwolić; wszakżeż miał dźwigać wielkie ciężary, a za to miał otrzymywać takie jedzenie? Zaczął się więc wywracać, ale mu to na dobre nie poszło. Nawdziano mu silne śruby i tak tkwił teraz w żelaznem odzieniu, iż nie mógł ani palcem ruszyć. Nie pozostało mu teraz nic innego, jak poddać się temu, co było nieuniknionem i tak zaczął on ciągnąć i ciągnął dzień i noc, tydzień za tygodniem, miesiąc za miesiącem i stał się tem, do czego się urodził — maszyną. Wymarły w nim wszystkie szlachetne uczucia. Najdłużej utrzymywała się w nim jeszcze miłość do jego pięknej, czarnej towarzyszki, lecz i ona zaczęła powoli zanikać. Ale opiekujący się nią bóg miłości strzegł ich pięknego związku i dał wnet smutnemu czterosprzęgłowcowi sposobność odświeżyć uczucie dawnej miłości. Spotkał się z nią na podwójnym torze, kiedy właśnie ciągnął ciężki, długi pociąg towarowy. Wstydził się przed nią ogromnie, gdyż uczuwał jakby upokorzenie wobec niej, która wiodła trzy wagony i przemknęła obok niego z szaloną prędkością. Łzy popłynęły z jego jasnych ócz, gdyż ona go nie poznała, może nie chciała poznać tego, któremu przysięgła miłość i wierność aż do śmierci. O jakżeż się nie poznał na niej przecież młody, piękny czterosprzęgłowiec! Boć ona kochała go teraz więcej, niż kiedykolwiek i kiedy wysyłała przed się błękitną parę, to tylko pragnęła, aby jej obłoki połączyły się z obłokami jego pary w gorącej miłości. Ona miała szczęście w swoim zawodzie. Najwyższy zaszczyt, którego mogła dosięgnąć maszyna pospiesznego pociągu, przypadł jej w udziale: mogła wieźć cesarza i była też świadomą tego zaszczytu. Z tryumfem mknęła hucząc dumnie i przywiozła punktualnie najdostojniejszego pasażera na przeznaczone miejsce. Raz była nawet ozdobiona kwiatami i wieńcami; było to 1 maja, w którym też dniu z wdzięczności zawiozła swoich rodziców na wolność, ku radosnej wymianie myśli z towarzyszami, niewolnikami pracy. Tak tedy oboje jechali pełne trzy lata na żelaznych szynach i tylko raz widzieli się i to tylko w przejeździe. Wtem zdarzyło się raz, że on zachorował z tęsknoty za nią. Jedna tętnica blisko serca — realistyczni ludzie nazywali ją rurą — pękła mu z bólu. Wzięto go do szpitala i tam poddano go niebezpiecznej operacyi. I czy to ona dowiedziała się o tem od jakiej przyjaciółki, czy też tylko miała takie przeczucie, dość że zachorowała także, a mianowicie straciła jedną z tych okrągłych, czarną pończoszką okrytych nóżek, których potrzebowała koniecznie do swego zawodu. Tak znaleźli się oboje zakochani w szpitalu razem i witali się tak serdecznie, jak się może w życiu maszyn nie często zdarza. On dawno już przebaczył jej, i to z głębi serca, owo dumne minięcie go, a ona taką mu się teraz stała miłą przez swoje słodkie, delikatne syczenie... Pełne trzy tygodnie mogli sobie swobodnie rozmawiać, ale nigdy nie znaleźli sposobności zbliżenia się do siebie tak, aby mogli wymienić pierwszy pocałunek swojej niezwykłej miłości, — gdyż stali na rozmaitych torach. Nadto jeszcze zazdrośni ludzie „oziębili“ ich zupełnie, ale nie udało im się ostudzić ich miłości. „Słuchaj, miła“ — rzekł raz „vierkuppler“, — „zdaje mi się, że nie jest nam przeznaczone należeć do siebie w tem życiu!“ Ona załkała w odpowiedzi tak, że aż dreszcze przeszły mu po żyłach. „Posłuchaj zatem“ — ciągnął dalej — „co ci teraz zaproponuję. Ponieważ depcą niemiłosiernie nasze szczęście w tem życiu, to umrzyjmy razem. Patrz, moja miła, znamy się już trzy lata, a nie pocałowaliśmy się ani razu. To przynajmniej w chwili śmierci złóżmy pierwszy pocałunek i zarazem ostatni!“ (Dok. nast.).

cie już sami, że ta zmiana, ta poprawa musi być wywalczoną, wydartą z ręki możnych przeciwników, którzy jej nigdy nie dadzą dobrowolnie. I cóż dziwnego, że ten możny przeciwnik śmiał się z Waszych usiłowań, kiedy każdy z Was troszczył się tylko o siebie, każdy tylko dla siebie chciał z nim prowadzić walkę? Pojmiecie chyba sami, że to było istotnie śmieszne, bo przypomniało postępowanie owego człowieka, co to z motyką porywał się na słońce. .

A przecież zdawałoby się, że nic jaśniejszego na świecie, jak to, iż Wy wszyscy, którzy macie ów wspólny cel, walkę o poprawę bytu, którzy pragnęlibyście tak bardzo spełnienia zasyłanych Wam szczerze życzeń noworocznych, iż Wy wszyscy powinniście razem, w jednym szeregu, prowadzić tę walkę, aby to wszystko wreszcie uzyskać. Chcecie mieć szczęście, zdrowie i pomyślność w **własnej** rodzinie, to możecie dbać zarówno o to, aby one zakwitły w rodzinie każdego z Waszych towarzyszy pracy i niedoli. Dobro własnych rodzin domaga się od Was **wspólnego działania**. Oto jest środek, który Wam dzisiaj przynosimy wraz z życzeniami, oto lekarstwo, które je dopiero uczyni poważnemi i skutecznemi.

I nie myślcie wcale, żeby to było tak trudne, żeby trzeba było do tej wspólnej walki jakichś niezwykłych zalet umysłu lub ducha. Bynajmniej! Nie trzeba nic, jak tylko **miłości, miłości!** Wszak macie jej tyle dla własnych ognisk domowych, czyż braknąćby jej miało tylko dla tej wspólnej Waszej rodziny, która sama darzy Was największą miłością, najszczerzej przyciska do serca? Kochajcie miłością braterską tych wszystkich, którzy na równi z Wami cierpią i walczą, a zobaczycie, że ta miłość, nietylko sama przez się, ale we wszystkiem, co dla niej będziecie czynili, stanie się dla Was źródłem szczęścia, o które walczyliście daremnie, walcząc z osobna.

W tej myśli powiedzieliśmy Wam, że Wasze szczęście leży w **Waszem** ręku: a więc nie w ręku każdego z osobna, ale w ręku Was wszystkich razem; dopiero wówczas, kiedy **wszyscy** będziecie szczęśliwi, będzie szczęśliwym i **każdy** z Was z osobna. W ten sposób powinniście zrozumieć nasze noworoczne życzenia.

Projekt ustawy kolejowej frakcyi socyalno-demokratycznej.

Zaczynamy w dzisiejszym numerze drukować projekt nowej ustawy kolejowej, mający być przedłożony parlamentowi na najbliższej sesyi przez posłów socyalno-demokratycznych. Jestto ów projekt, który zapowiadaliśmy już od chwili wstąpienia naszych posłów do parlamentu, projekt ustawy, która zajmuje się **poprawą bytu** funkcyonaryuszy kolejowych. Czytelnicy nasi będą w stanie najlepiej ocenić wartość podanych niżej paragrafów, będą mogli sami, na doświadczeniach całego dotychczasowego życia badać wartość przepisów nowego projektu i porobić w nim ewentualnie pożądane zawsze ulepszenia. My ograniczymy się na razie do kilku wstępnych uwag, pozostawiając sobie ocenę całej ustawy na później, kiedy już nowy projekt w całej swej postaci będzie leżał przed oczyma czytelników.

Historya tworzenia się projektu nowej ustawy świadczy najlepiej, jak ciężkiem było zadanie tych, którzy podjęli się jego ułożenia. Związek socyalno-demokratyczny polecił dwom posłom, tow. Zellerowi i dr. Verkaufowi wypracowanie projektu, a ci, wziąwszy do porady najbardziej świadomych rzeczy kolejarzy, zabrali się natychmiast do pracy. Jako tło ich roboty służyły protokóły zjazdów kolejowych urzędników i robotników, czasopismo „Eisenbahner“ i materyał żywy, tj. te wszystkie uwagi, zdania i rady, jakie wypowiadały zwoływane przez owych dwóch posłów zgromadzenia kolejarzy. Wszystko to razem wzięte złożyło się dopiero na utworzenie leżącego przed nami projektu. I to jest jedna z najgłówniejszych różnic, jakie zachodzą między projektami ustaw ze strony rządu, lub innych partyj, a tych, których autorami są nasi posłowie. Tamte pisze się niejako przy zielonym stoliku i dlatego nie są one zdolne osiągnąć celu, który im wytknięto, te powstają z doświadczeń bezpośrednio interesowanych, są wytworem życia i potrzeb tych, dla których są przeznaczone i dlatego dają odrazu rękojmię, że nie pozostaną tylko martwą literą, ale zaradzą złemu, które postanowiły zwalczyć. Takim środkiem zwalczania krzywd i niesprawiedliwości, od których jeży się w zawodzie kolejowym, takim sposobem, z pewnością skutecznym, wprowadzenia ładu i prawidłowości do stosunków między przedsiębiorstwami kolejowemi a ich funkcyonaryuszami, jest właśnie nowy projekt.

Wystarczy przejść choćby raz tylko paragraf za paragrafem, aby nabyć silnego przekonania, że to praca poważna, obliczona nie na efekt agitacyjny, ale dążąca sumiennie do uchwycenia najgorszych stron stosunków kolejowych i do zgniecenia najszkodliwszych objawów dzisiejszego systemu rządów na kolejach. Autorowie ustawy, jako socyalni demokraci, świadomi są bardzo dobrze tego, że za pomocą przedłożonego przez nich projektu nie da się usunąć w zupełności, nie da się zburzyć do gruntu ów gmach krzywd, pod którym jęczą dziś kolejarze; wiedzą oni najlepiej o tem, że **żadna** ustawa, choćby jak najdokładniej wykonana, nie jest w stanie zniszczyć istoty wyzysku, toczącej dziś całe kolejnictwo. Cel, który partya nasza miała na oku przy układaniu nowego projektu ustawowego, jest taki sam, jaki przypisuje ona całemu poważnemu i sumiennemu ustawodawstwu robotniczemu: ochrona klasy robotniczej przed wyzyskiem kapitalizmu, a więc w naszym wypadku **ochrona proletaryatu kolejowego** (niższych urzędników, służbę i robotników) **przed wyzyskiem państwowych i prywatnych kapitalistów kolejowych**. — Oto cel projektu. Nie jestto bynajmniej równoznaczne ze zburzeniem kapitalizmu na kolejach; ale jestto w każdym razie jeden krok naprzód, krok bardzo ważny i bardzo poważny, w walce z całym dzisiejszym systemem, bo jestto nowy sposób nałożenia pęt na samowolę kapitału.

Nowy projekt ustawy kolejowej jest też najlepszą odpowiedzią, najlepszem zaprzeczeniem kłamstw naszych przeciwników, którzy powiadają, że my nic nie chcemy robić dla robotników w **dzisiejszych czasach**, że opierając się na zdaniu, że dopiero w przyszłem socyalistycznem społeczeństwie może być robotnik wolnym od wyzysku, zostawiamy go dzisiaj na łasce kapitału, dążąc tylko do owego „państwa przyszłości“. Jak fałszywem, a raczej umyślnie sfałszowanem jest to często powtarzane zdanie naszych wrogów, świadczy najlepiej krótka, dotychczasowa działalność frakcyi socyalno-demokratycznej w parlamencie austryackim. Projekt ustawy kolejowej nie jest pierwszym objawem pracy naszych posłów na polu ochrony robotniczej: przedtem już wniesiono projekt ustawy górniczej, przedłożono kilka projektów w ustawodawstwie kolejowem i ogólno-robotniczem. Obecny projekt jest najpoważniejszym krokiem na polu tej działalności naszych przedstawicieli parlamentarnych. Podczas gdy inne partye ograniczają się tylko do obiecanek, czynionych naturalnie tylko podczas wyborów, nasi posłowie zabrali się na seryo do roboty. Bo istotnie socyalna demokracya uważa, wbrew twierdzeniom przeciwników, ustawodawstwo socyalne, dążące do ochrony robotniczej za najważniejsze pole swojej pracy w ramach **dzisiejszego** społeczeństwa. Zupełne oswobodzenie klasy robotniczej możliwe jest tylko na gruzach kapitalizmu, możliwe jest tylko w społeczeństwie, w którem nie będzie trząsł wszechwładnie wyzyskujący pracę kapitał, ale właśnie ten cel ostateczny naszej partyi, ta walka na śmierć i życie z dzisiejszym ładem społecznym nakazuje jej żądać **dzisiaj** i dążyć na gruncie **dzisiejszego** społeczeństwa do możliwie najszerszej ochrony pracy przed wyzyskiem. To jest jedynie w stanie zapewnić jej istnienie szeregów, gotowych i zdolnych do stanowczego boju.

Tak należy rozumieć przedłożenie ustawy kolejowej: samowola kapitału kolejowego wymagała sama, aby nią zająć się w pierwszym rzędzie. Wyzyskiwani funkcyonaryusze kolejowi zrozumieją łatwo po przeczytaniu projektu, że celem jego jest zapewnienie im jak najznośniejszej doli, dostarczenie możliwie największego dobrobytu. Jeżeli zaś, pomimo wejścia w życie niniejszej ustawy, ten ich dobrobyt nie będzie najświetniejszy, to ich położenie nie będzie najszczęśliwsze, to wówczas tem lepiej zrozumieją oni, co stoi na przeszkodzie zupełnemu ich oswobodzeniu, gruntownej przemianie ich dzisiejczej doli. A wówczas z tem większą gotowością, z tem większą siłą zabiorą się do obalenia tej ostatniej zapory...

Dla dokładniejszego zrozumienia przepisów projektu dodajemy, że odnosi się ono do tych funkcyonaryuszy kolejowych, którzy tak przez niedostateczne wynagrodzenie, jak i osobistą zawisłość mogą się zaliczać do proletaryatu kolejowego; a więc wyżsi urzędnicy, dyrektorowie, hofraci itp. nie są objęci przepisami niniejszej ustawy, — to bowiem jest już burżuazya kolejowa.

Proletaryatowi kolejowemu zatem przedkładamy do osądzenia ów projekt i prosimy, aby bez żadnych skrupułów poddali go dokładnej krytyce; tej **rzeczowej i poważnej** krytyki nie obawiamy się nigdy, otwierając jej bardzo chętnie łamy naszego pisma. Po gruntownej, sumiennej pracy autorów projektu mamy też prawo spodziewać się, że zadowolni on tych, dla których jest przeznaczony.

Projekt ów brzmi:

Ustawa

w sprawie uregulowania stosunku między kolejami i ich funkcyonaryuszami.

Zakres działania ustawy.

§. 1.

Postanowienia niniejszej ustawy mają zastosowanie [illegible] funkcyonaryuszy wszystkich prywatnych lub państwowych kolei, jak również kolei niższego rzędu i służby okrętowej.

Stosunek najmu między kolejami a ich funkcyonaryuszami jest o tyle przedmiotem wolnej ugody, o ile niniejsza ustawa nie wyznacza mu sama pewnych granic.

Każdy układ jest o tyle nieważny, o ile nie trzyma się tych granic na niekorzyść funkcyonaryuszy.

Kategorya służby.

§. 2.

Personal przytoczonych w §. 1 przedsiębiorstw rozpada się na trzy kategorye służby. Do I. kategoryi należą urzędnicy, do II kategoryi służba i kwalifikowani robotnicy, do III. kategoryi niekwalifikowani robotnicy.

W każdej kategoryi rozróżnia się prowizorycznych i stałych funkcyonaryuszy.

Do pomocniczego zatrudnienia mogą być przyjęci ludzie tylko w wypadkach, podanych w §. 4.

§. 3.

Do I. kategoryi służbowej (urzędnicy) należy oprócz grup funkcyonaryuszy, które zaliczają się w d. 1 stycznia 1898 do urzędników i podurzędników, wliczyć także następujące: kancelistów, skontystów, tłómaczy, telegrafistów, telegrafomistrzów, (Telegraphenmeister), kierowników stacyjnych, nadzorców stacyjnych, ekspedientów ruchu, nadkonduktorów, kierowników pociągów, rewizorów pociągowych, magazynierów, (nadzorców magazynowych), nadzorców ruchu wagonów, wagenmistrzów i nadzorców wagonów; kierowników lokomotyw, banmistrzów, blokmajstrów i brikenmajstrów sterników i podsterników, maszynistów i maszynistów okrętowych; werkmistrzów w zakładach impregnacyjnych; werkmistrzów w warsztatach i ogrzewalniach, maszynistów (nadzorców maszynowych); werkmistrze w zakładach oswietlenia i elektrycznych.

Niżej, jak do II. kategoryi (służba i kwalifikowani robotnicy) nie mogą być zaliczeni: konduktorzy, bremzerzy, laboranci telegrafów, palacze (lokomotiwheizer), strażnicy pomp, maszyn i wagonów; szyberzy, pisarze wagonów, pisarze ceduł ładunkowych, służba stacyjna i kancelaryjna, odźwierni, portyerzy, dozorcy magazynowi, pomocnicy magazynowi, pomocnicy stacyjni, zwrotniczy, lampiści; dozorcy domów, strażnicy kolejowi i blokowi; ekspedienci strażnic, kierownicy partyj w magazynach; nadwerkmani, werkmani, pomocnicy werków, stali palacze kotłów, drukarze, kierownicy partyj w warsztatach i ogrzewalniach; palacze okrętowi, majtkowie, wreszcie wszyscy kwalifikowani [illegible]

§. 4.

Pomocnicze zajęcie dopuszczalne jest tylko wówczas, jeżeli idzie o roboty tymczasowe. Jako roboty przejściowe uważa się takie, dla których ukończenia wymagany jest najwyżej czas sześciu miesięcy.

Prowizoryczna i stała służba.

§. 5.

Nowo przyjęci funcyonaryusze zostają z reguły przyjmowani naprzód prowizorycznie. Prowizoryum nie może przekroczyć jednego roku.

Po upływie normalnego czasu służby prowizorycznej każdy funkcyonaryusz, złożywszy przepisane w pragmatyce służbowej egzamina, nabywa prawo stałej służby w tej kategoryi, do której należał przez czas trwania prowizoryum.

Postanowienia tego paragrafu mają zastosowanie i dla tych funkcyonaryuszy, którzy w czasie, kiedy ustawa niniejsza stanie się prawomocną, znajdują się w służbie prowizorycznej. Wszyscy ci przeto, którzy najmniej **jeden** rok służą prowizorycznie, uzyskują natychmiast, inni po wysłużeniu rocznego prowizoryum stałe zajęcie.

Prawa funkcyonaryuszy na podstawie stosunku służbowego.

§. 6

Każdy prowizoryczny funkcyonaryusz uzyskuje z chwilą wstąpienia do służby prawo do ustanowionych niżej maksymalnych zarobków; z chwilą przejścia w stały stosunek służbowy nadto prawo postępowania naprzód w okresach czasu, podanych w dodatku.

Prawa te utrzymuje się przy przejściu zarządu kolei na inne przedsiębiorstwo, jak również przy upaństwowieniu kolei prywatnej.

§. 7.

Wysokość płacy i kwaterowego, jakoteż okresy czasu, w przeciągu których ma nastąpić przejście z jednej kategoryi płacy do drugiej, nie mogą być przez koleje niekorzystniej określone, niż w załączonej w dodatku tabeli.

Płaca i inne dochody urzędników, których płaca przewyższa sumę 2200 złr., mają być unormowane w pragmatyce służbowej (§. 42)

Urzędnicy służby egzekutywnej (egzekutywna służba ruchu, przewozu, ogrzewalni, warsztatów i administracyi) albo służby rachunkowej uzyskują płacę 2200 złr. w przeciągu lat 25. Terminy awansu, podane w załączonej w dodatku tabeli, należy dla tych grup urzędniczych odpowiednio skrócić.

Przy przejściu z II. kategoryi służbowej do I. kategoryi musi nastąpić zaliczenie do tego stopnia płacy nowej kategoryi, który jest przedostatnim przed odbytym czasem służby. Tosamo odnosi się do przejścia z III. kategoryi do II-giej.

Przechodzenie do wyższych kategoryj płacy ma dla tych funkcyonaryuszy, którzy w chwili wejścia w życie niniejszej ustawy nie stoją w kategoryi płacy, odpowiadającej ich czasowi służby, nastąpić w ten sposób, że postąpią oni natychmiast o jeden stopień płacy i corocznie następnie znowu o jeden tak długo aż osiągną stopień płacy, odpowiadający ich czasowi służby.

§. 8.

Wypłata płacy następuje u funkcyonaryuszy I. i II. kategoryi służby najpóźniej dn. 1 i 15 każdego miesiąca, u funkcyonaryuszy III. kategoryi tygodniowo najpóźniej w sobotę.

Przy pomocniczo-zatrudnionych i prowizorycznych funkcyonaryuszy wypłata następuje z dołu, u stałych [illegible]

§. 9.

Odszkodowanie za każdą nadzwyczajną godzinę pracy (§. 34) nie może być niżej wymierzone, jak 50 ct. dla funkcyonaryuszy I kategoryi, 30 ct. dla funkcyonaryuszy II-giej, i 25 ct. dla funcyonaryuszy III. kategoryi służbowej.

Należność za płacę nocną ma być wymierzona najniżej dla I. kategoryi na stacyach dyspozycyjnych na 1 złr. 50 ct., na stacyach pośrednich na 1 złr., dla II. kategoryi na 80 ct., i dla III kategoryi na 50 ct. Jako czas nocny uważa się godziny od 6-tej godziny wieczór do 7-mej rano.

§ 10.

Dla funkcyonaryuszy służby jazdy, (Fahrdienst) i takich, których służba odbyła się kolejno w rozmaitych miejscach, należy ustanowić wynagrodzenie za podróż. Wynagrodzenie to musi wynosić miesięcznie

najmniej dla I. kategoryi 45 złr., dla II-giej 25 złr., dla III-ciej 20 złr. Dla urzędników personalu maszynowego (Maschinenführerpersonal) i ogrzewalni nie może ono wynosić miesięcznie mniej niż 70 złr., dla palaczy nie mniej niż 50 złr.

Funkcyonaryusze, do których nie stosuje się powyższe rozporządzenie, mają prawo pobierania dyet podczas podróży. Dyety te mogą wynosić dla I. kategoryi służbowej najmniej 7 złr., dla II-giej 3 złr. i dla III kategoryi 2 złr.

§ 11.

W razie przeniesienia funkcyonaryusza w inne miejsce służby należy mu zabezpieczyć należność na przesiedlenie się. Należytość ta ma wynosić najmniej dla nieżonatych funkcyonaryuszy I. kategoryi 60 złr., dla II. i III-ciej kategoryi 40 złr., dla żonatych najmniej $1\frac{1}{2}$ razy tyle. Nadto należy dać każdemu funkcyonaryuszowi wolną jazdę dla siebie i rodziny, jakoteż wolny przewóz całego urządzenia.

§. 12.

Urzędnicy, obowiązani służbowo do noszenia uniformu, mają przy przejściu w stałą służbę otrzymać jednorazowy dodatek na uniform w kwocie najmniej 150 złr., o ile nie otrzymali już go jako urzędnicy-aspiranci, a nadto roczne wynagrodzenie najmniej 60 złr.

Funkcyonaryuszom II. i III-ciej kategoryi, o ile są obowiązani do noszenia uniformu, ma się dostarczyć potrzebnych ubiorów służbowych bezpłatnie.

Czas noszenia ubioru służbowego należy wyznaczyć maksymalnie dla bluz, spodni i płaszczów na 1 rok dla surdutów, kamizelek, paltotów na 2 lata, dla futer 3 lata. (Dalszy ciąg nastąpi).

Z Zakładu ubezpieczeń od wypadków na kolejach austryackich.

Podług najnowszego sprawozdania Zakładu ubezpieczeń było w roku 1896 członków ubezpieczonych 198.952, w roku 1895 tylko 168.633. Największa liczba ubezpieczonych (89.373) należała do kategoryi personalu biurowego; potem idzie personal stacyjny (54.717), warsztatowy, pociągowy, maszynowy i t. d.

Sumy wkładek ubezpieczonych wynosiły w 1896 roku 92.904.146 złr. 5 ct., w poprzednim zas 87,674.618 złr. 94 ct.

Odszkodowania, wypłacone członkom ubezpieczonym, wynosiły w roku sprawozdawczym 2.687.401 złr. 80 ct. Liczba doniesionych wypadków wynosiła 7.780, z czego w 4.921 wypadkach nie wypłacono żadnego odszkodowania, skoro niezdolność do pracy nie trwała dłużej nad 4 tygodnie. 334 wypadków, jako zaszłych nie w zakresie czynności zawodowych, nie znalazły również uwzględnienia. Z powodów „nieokreślonych“ odrzucono podania w 530 wypadkach. Wypłacono przeto odszkodowanie w 1998 wypadkach, z czego największa część przypadła na personal liniowy (512) i stacyjny (507).

W większym stopniu (na mocy art. VII. t. zw. „Ausdehnunggesetz“) udzielono odszkodowania w **802** wypadkach. Jest to liczba bardzo znaczna i bardzo jaskrawo malująca znane zresztą fakta katastrof kolejowych. Jeśli się zwłaszcza zważy, jak chętnie wszelkie wypadki nieszczęśliwe zwala się na karb ofiar, zalicza się do rzędu wypadków „z własnej winy“, to będziemy mogli dopiero nabrać dokładnego wyobrażenia o strasznem tej cyfry znaczeniu. Wybitny udział w wypadkach stacyjnego personalu jest również zupełnie zrozumiały: wszak to on wykonywa niebezpieczną funkcyę szybowania, do której bardzo często używa się ludzi nieprzygotowanych odpowiednio. Nadto jednym z najczęstszych powodów tego faktu jest zbyt szczupła ilość służby. Wielka liczba wypadków u personalu stacyjnego ma w ogromnej części źródło swoje w haniebnej oszczędności, a raczej sknerstwie zarządów kolejowych.

Przyczyny wypadków, które znalazły uwzględnienie, podaje sprawozdanie w następującym szeregu:

Ruch pociągów i szybowanie lokomotywami	813
Szybowanie ręczne, jazdą, wagonami	292
Ładowanie i wyładowanie, dźwiganie	181
Użycie narzędzi rękodzielniczych	278
Upadek z drabiny, rusztowania i t. p.	207
Maszyny z motorami	59
Motory	30
Transmisye	1
Trujące, gorące materyały, gazy, pary itp.	9
Uderzenie, ukąszenie zwierząt	6
Eksplozye materyałów wybuchowych i t. p.	3

Skutki były: w 1657 wypadkach przemijająca niezdolność do pracy przez przeciąg więcej niż czterech tygodni, w 136 wypadkach trwała częściowa niezdolność zarobkowania, w 47 wypadkach trwała zupełna niezdolność zarobkowania, a w 158 wypadkach śmierć ofiar. Istny plac boju!... A przecież w roku 1897— który był prawdziwym rokiem katastrof — ta liczba rannych i poległych zwiększyła się jeszcze! Co wobec tego czyni rząd? Jesteśmy w tem miłem położeniu, że możemy już zakomunikować naszym Czytelnikom nawet to, jakie stanowisko zajmuje wobec tej piekącej kwestyi nowy minister kolei.

P. v. Wittek miał sposobność przedstawić pokrótce zapatrywania swoje i ministerstwa kolejowego w tej sprawie na naradzie państwowej rady kolejowej. Przed nim jeszcze szef sekcyjny Pichler zapewniał, że ministerstwo kolejowe zajmuje się już od roku kwestyą katastrof i że uważa, iż koniecznem tu jest pomnożenie personalu. Niewypełnienie dotąd tego warunku szef sekcyjny tłómaczy tem, iż nowy ten personal musi być dopiero przyjętym i wyszkolonym. Nawiasem mówiąc, potrzeba wyszkolenia nowego personalu nie może być bynajmniej usprawiedliwieniem dla rządu za tę długą zwłokę, która tyle przyniosła ofiar... Minister Wittek, zamykając obrady, oświadczył, że zarząd kolei państwowych uważa to za pierwszy i najwyższy obowiązek poczynić wszystko, co w kierunku bezpieczeństwa ruchu jest skutecznem i koniecznem.

Mamy więc przyrzeczenie; do wykonania jego gotowe jest wszystko, a p. minister ma z pewnością drogę, na której może je urzeczywistnić. Nie pozostaje mu więc nic innego, jak zabrać się do dzieła i złe jak najszybciej usunąć. Bo nie możemy i nie chcemy przypuścić, aby i tym razem miało się wszystko skończyć na przyrzeczeniu... (Podł. „Arbt.-Ztg.“).

PRZEGLĄD.

Koleje państwowe w budżecie państwowym na rok 1898. W sprawie tej, poruszanej już i przez nasze pismo, zamieszcza poseł dr. Verkauf następujące uwagi w artykule, pisanym dla „Arbeiter-Zeitung“ p. n. „Polityka społeczna a budżet państwowy w Austryi“. Koleje państwowe zatrudniają blisko 100.000 osób. O połowie ich możemy z przedłożenia budżetowego tak małe uzyskać wiadomości, jak o innych grupach robotniczych. O urzędnikach, jakoteż stabilizowanych podurzędnikach i służbie dowiadujemy się tyle, iz w połączeniu ze znanemi już faktami możemy sobie na podstawie tego utworzyć obraz położenia zajętych przez państwo kolejarzy. Wiemy, jak niezmiernie długim jest czas pracy służby kolejowej. Klasycznego dowodu na to, jak się ma rzecz z niedzielnym wypoczynkiem, dostarcza projekt budżetu. Na str. 130 przedłożenia ministerstwa kolejowego czytamy, że nadwyżka w wydatkach, wynosząca 12.000 złr. wstawiona jest w tym celu, aby dla strażników umożliwić uzyskanie jednego wolnego od służby przedpołudnia niedzielnego (!) na miesiąc(!!). Obecnie więc strażnicy kolejowi nie mają ani jednej niedzieli, ba, nawet ani pół niedzieli wolnej od służby. Zaprawdę wspaniałe stosunki! A przytem jakie świetne dochody! Podurzędników było w 1896 roku 4.087, w r. 1898 ma ich być 5152. Z tych 915 będzie pobierało rocznie 700 do 750 złr., 1676 będzie miało roczną płacę 600 do 650 złr., a najmniejszą płacę 500 do 550 złr. 1976 podurzędników. Wyższe stopnie płacy pominęliśmy tutaj. Stabilizowana służba obliczona jest na rok 1898 w całości na liczbę 20.994 Z tych 5.723 osób otrzyma płacę roczną 500—550 złr.! 10.088 — 400 do 450 złr.; 2.093 — 300 do 350 złr.; 606 — 24 złr. miesięcznie, a 525 — 21 złr. miesięcznej płacy. —Systemizowani strażnicy pobierali dotąd: 30 złr miesięcznie — 2749 osób; 27 złr. 2684; 24 złr. — 3219. Można sobie wyobrazić, jakie wygodne życie mogą pędzić ci kolejarze przy takich dochodach i takim nawale pracy.“. Mamy więc w tych cyfrach nowe dowody, jak śmiesznie drobne są te wszystkie „reformy“, które rząd zamierza w sferze kolejnictwa przeprowadzić. Jedno może w nas budzić jeszcze iskierkę nadziei, że nowy minister kolei będzie chciał rozszerzyć to ciasne pole działania, jakie mu wyznaczył jego poprzednik. Ale czy tak będzie? Zobaczymy...

Dziesięć godzin pracy dla urzędników kolejowych uchwaliła obecnie francuska Izba na wniosek posła Rabier'a wbrew woli ministra Turrel'a. Uchwała dotyczy wszystkich urzędników kolejowych bez wyjątku. Po dziesięciu godzinach pracy ma nastąpić dziesięć godzin wypoczynku.

W tym samym kraju zwołana umyślnie ankieta zastanawiała się niedawno nad uregulowaniem nocnych kwater na stacyach dla kierowników maszyn i palaczy. Ankieta składała się z ludzi fachowych, do których zaliczono również lekarzy kolejowych. Na podstawie rezolucyi tej ankiety minister robót publicznych wydał do wszystkich zarządów kolejowych rozporządzenia, w których nakazuje przestrzeganie następujących przepisów: 1. Wyznaczanie pokrytych wagonów na prowizoryczne miejsce kwatery jest bezwzględnie wzbronione, albowiem nie mogą one być podczas upałów lub mrozów dostatecznem schronieniem dla strudzonych pracą maszynistów i palaczy. 2. Sypialnie, które na odpowiednich stacyach należy umyślnie urządzać, muszą mieć umywalnie z podziemnym odpływem brudnej wody. 3. Obok sypialni należy urządzić ustępy (waterklozety), których czystości należy ściśle przestrzegać. 4. Należy pilnie baczyć na dostarczanie zdrowej wody do picia. — Przepisy te mają wejść w życie natychmiast; zwolna należy dalej zaprowadzać następujące ulepszenia: a) sypialnie mają mieć przeciętnie 15 m. sześc. powietrza na każde łóżko; b) wentylacye jak najdokładniejsze; c) oddzielenie jadalń (kantyn) od sypialni; d) urządzenie łazienek i tuszów. Wreszcie ministeryum poleca wszystkim zarządom kolejowym, aby pilnie zważali na hygieniczne urządzenia, któreby ochraniały zdrowie tak znaczną odpowiedzialnością obciążonej kategoryi personalu. — Widzimy zatem, że w państwach prawdziwie cywilizowanych przecież zaczyna się coś robić dla dobra kolejarzy. Tylko u nas ciągle jeszcze głucha, grobowa cisza..

Strejk angielskich kolejarzy. Groźba strejku, rzucona nie na żarty przez potężny Związek angielskich kolejarzy, poruszyła zaspane przedsiębiorstwa kolejowe, które w ścisłem konserwowaniu tego, co było dotąd, widziały najważniejsze swoje zadanie. Ale potęga londyńskiej organizacyi kolejowej przeraziła tych szczęśliwych posiadaczy kolejowych kapitałów, przygotowania zaś do ogólnego strejku, które — jak to mieliśmy już sposobność poznać — czyniono ciągle i dokładnie, skłoniły przedsiębiorstwa do ustępstw. Zaledwo ruszyli się zorganizowani kolejarze, a już towarzystwa kolejowe pospieszyły z propozycyą ugody. Warunki ugody, podane przez przedsiębiorstwa same, są wcale korzystne, a kolejarze angielscy mogą być na prawdę dumni z szybkich skutków swojego ruchu. I tak ustanowiono, że odtąd robotnicy, zajęci przy tunelach, mają pracować tylko $50\frac{1}{2}$ godzin tygodniowo przez cały rok. Kolejarze, mieszkający zdala od miejsca zamieszkania, będą otrzymywali wynagrodzenie za czas, upływający od wyjazdu ze stacyi kolejowej na miejsce zajęcia i napowrót. Maszynistom, pracującym w niedzielę $9\frac{1}{2}$ godzin, ma być dzień ten pracy policzony za $1\frac{1}{2}$ dnia roboczego. Po 1 stycznia 1898 mają wszyscy funkcyonaryusze otrzymywać osobne wynagrodzenie za pracę niedzielną. Również przyznano kierownikom lokomotyw i palaczom liczne ulgi. Te niezwykle wysokie ustępstwa dowodzą najlepiej, że obawa strejku była bardzo uzasadniona i bardzo skuteczna. To, czegoby kolejarze angielscy nie byli osiągnęli nigdy za pomocą petycyi, deputacyi i t. p. środków dyplomatycznych, to zdobyli sobie śmiałem i energicznem wystąpieniem w obronie słusznych praw swoich. I nic dziwnego, że zwyciężyli, skoro za nimi stało kilkadziesiąt tysięcy silnie zorganizowanych kolejarzy, rozumiejących wspólny interes i uznających ważność sprawy.

Stosunki w krakowskiej ogrzewalni.

Badanie warunków pracy w jakiejkolwiek gałęzi naszego kolejnictwa może mieć w gruncie rzeczy tylko jeden cel i jedno znaczenie: może dostarczać tylko coraz to nowych ilustracyj do jednego wielkiego obrazu wyzysku i nędzy, jaki przedstawiają stosunki kolejowe wszędzie, gdziekolwiek zwrócimy oko. Kto zabiera się do badania i poznania stosunków na naszych kolejach, musi być naprzód przygotowany, że będzie miał do czynienia z straszliwym nieraz uciskiem sił roboczych, że znajdzie warunki, wśród których praca jest przedmiotem bezwstydnego wyzysku ze strony kapitału, otrzymując w zamian lichą i skąpą jałmużnę.

Zaczniemy dzisiaj przechadzkę po krakowskiej ogrzewalni, a jeśli macie ochotę poznać jedną z najnędzniejszych nor uprzywilejowanego wyzysku, to uzbrójcie się w odwagę, na usta nałóżcie kaganiec, aby nie kląć głośno, a jeśli macie zbyt czułe serce, opatrzcie je żelaznym pancerzem, by wam nie pękło—i chodźcie!

Zastaniemy przy pracy dziewięciu węglarzy z dziesiątym t. zw. „vorarbeiterem“ na czele. Ludzie ci pracują już właśnie **24-tą** godzinę, a straszne umęczenie z powodu tej nadludzkiej pracy odbija się nietylko w złamanej, zwieszonej postaci, ale i w wzroku, błyszczącym chorobliwie, jakby gorączkowo. Znać, że to już ostatnie wysiłki ich nerwów i mięśni, że jeszcze krótka chwila, a gotowi paść z wycieńczenia. Tak jest, ci ludzie pracują bez przerwy dwadzieścia cztery godzin, pełną dobę! Po tych 24 godzinach ta partya odchodzi do domu, a przybywa druga zaraz na 24 godzin cielesnej i umysłowej katuszy. A dopieroż, jeżeli przyjrzymy się bliżej rodzajowi pracy tych dziesięciu ludzi, będziemy mogli jeszcze lepiej ocenić znaczenie tej 24-godzinnej roboty. Ruch pociągów między Krakowem a Rzeszowem, (o który tu przedewszystkiem chodzi), jest szczególnie w zimie bardzo znaczny, czyli dla pracujących w ogrzewalni oznacza przeniesienie na barkach z „figury“ na maszyny 150 ton węgla, tj. 3000 cetnarów, często i więcej. Jeżeli więc wliczymy i owego dziesiątego przodownika, to otrzymamy jako wynik 300 cetn. węgla na każdego człowieka w przeciągu 24 godzin. Nie dość na tem: ciż sami ludzie muszą ciągle w przeciągu tej jednej doby przewieźć jeszcze popiół z lokomotyw do Wisły, co wykonują zazwyczaj w południe. Nie przesadzimy ani trochę, jeśli powiemy, że ta garstka robotników pracuje poprostu bez wytchnienia, zaledwie mogąc znaleźć chwilkę czasu na spożycie szczupłego posiłku. A przytem co to za praca: ciągłe zginanie się, dźwiganie, a więc ciągłe obciążanie ciała, ciągłe natężenie mięśni. Nie trzeba chyba dodawać, że każda robota musi być wykonana na czas: a więc znowu ciągłe naprężenie nerwów, skierowane tylko

w kierunku jak najszybszego wykonania powierzonych robót.

Tak wyzyskiwane istoty mają być ludźmi, myślącymi, czującymi ludźmi! Zaprawdę, jeśli się chce ludzi pozbawić wszystkiego, co odróżnia człowieka już nie od zwierzęcia, ale od martwej maszyny — to niema lepszego środka nad wkładanie na nich takiego ciężaru pracy...

Po tem — żeby się tak wyrazić — wycisnięciu z tych nieszczęśliwców wszystkich soków żywotnych, wypuszcza się ich z ogrzewalni i każe im — wypoczywać. Wyzyskiwacz może więc mieć spokojne sumienie; wszak po 24 godzinach pracy pozostawia swoim niewolnikom pełne 24 godzin czasu na spoczynek! Jak Piłat, umywa ręce, pozwalając wspaniałomyślnie wymęczonym robotnikom robić przez 24 godzin, cokolwiek im się podoba. A że oni np. przepędzą większą część tego wolnego czasu — w szynku, to już ich wina; mogą przecie spać... I w ten sposób „pracodawca“-kolej mniema, że zrobił wszystko, co do niego należy. Co za bezczelna ironia! Trzeba nie mieć chyba pojęcia o istocie organizmu ludzkiego, o fizyologii i hygienie człowieka, aby sądzić, że zdrowy i należyty może być choćby 24-godzinny wypoczynek po 24 godzinach pracy! Wymęczyć człowieka do ostateczności przez całą dobę, a potem „pozwalać“ mu spać przez następną, to znaczy pozwolić mu łaskawie znowu męczyć się przez całą dobę. Ale gdzie chodzi o wyzysk pracy, tam kapitalista, choćby nim było nawet „cywilizowane“, „dbające o dobro obywateli“ państwo, zamyka oczy na najbardziej widoczne rzeczy. I stąd nie dziw, że owi węglarze ogrzewalni krakowskiej wracają po 24 godzinach „wypoczynku“ nie należycie wypoczęci, poddając się z rezygnacyą pod jarzmo dalszej pracy...

Jest przytem dziwny fatalizm w stosunkach kolejowych wogóle, a w naszym wypadku w stosunkach ogrzewalni krakowskiej. Jak cała sieć kolejowa łączy ze sobą ściśle rozmaite punkty i wywołuje wzajemne oddziaływanie tychże na siebie, tak i warunki pracy jednej gałęzi kolejarzy wpływają na drugie, wyzysk jednej kategoryi pociąga za sobą wyzysk rozmaitych innych. Maszyniści i palacze są w naszym przypadku tymi, którzy cierpią pośrednio najwięcej na owym strasznym wyzysku robotników ogrzewalni. I tak mianowicie, podczas kiedy owi węglarze udają się z popiołem do Wisły, nazbiera się w ogrzewalni kilka lokomotyw, zazwyczaj 5, czasem i więcej, z których każda musi wziąć przeciętnie 100 cetn. węgla. Ponieważ zaś maszynistom i palaczom nie wolno oddalić się od maszyn, dopóki nie zaopatrzą ich w węgle i wodę, dlatego też ci ludzie po całonocnej mozolnej służbie, zamiast już o 8-ej rano być w domu, muszą siedzieć nieraz do 5 popołudniu przy maszynach, oczekując węgli. Można sobie wyobrazić rozpacz tych ludzi, głodnych, zmęczonych, zmarzniętych, którzy muszą w ten sposób jeszcze nadrabiać niejako służbę, nie dostając za to naturalnie ani centa, a nie mogąc nawet wytchnąć po ciężkiej pracy. A kiedy już nareszcie węgle są i maszyniści i palacze mogliby się oddalić, wówczas zdarza się zbyt często, że lokomotywa — z powodu braku maszyn — przeznaczona już jest do jazdy i trzeba z nią znów ruszać w drogę....

Czy niema na to wszystko żadnych sposobów, któreby z jednej strony zmniejszyły węglarzom robotę, a z drugiej uwolniły maszynistów i palaczy od tak długiego czekania? Jeżeli gdzie, to tu właśnie mamy najbardziej bijący w oczy dowód słuszności naszych żądań, które od tylu lat w tym kierunku stawiamy: niechby liczbę pracujących powiększono o kilku tylko, niechby przyjęto choćby — powiedzmy — pięciu nowych węglarzy, a już musiałaby nastąpić stanowcza zmiana w dotychczasowych warunkach. Ale trzebaby było w takim razie sięgnąć do trzosa, trzebaby było zbyć się tej prawie przesądowej oszczędności, którą zaprowadzono u nas wszędzie, aby tego dokonać — a nasze zarządy kolejowe nie mają na tyle odwagi ani tyle zrozumienia rzeczy. A tembardziej, jeśli władza, powołana bezpośrednio do zwracania uwagi na te smutne stosunki, spoczywa w rękach takiego urzędnika, jakim jest p. Jarocki...

Ale przerwijmy już dzisiejszą przechadzkę, a zawarcie bliższej znajomości z tym panem pozostawmy sobie na później. Możemy tylko zaręczyć, że będzie zawsze dosyć czasu na tę niezwykłą przyjemność....

Pod pręgierz.

Kraków. Jak bardzo niedbalstwo, nieład i brak odpowiednich urządzeń technicznych na rozmaitych stacyach wpływa na czas służby i ciężar pracy tych właśnie kolejarzy, którzy w tej sprawie bynajmniej nie są winni, świadczy znowu to, co tu przedstawimy. I tak jazda pociągów towarowych z Rzeszowa do Bierzanowa trwa blisko 7 godzin, a z Bierzanowa do Krakowa czasem także siedm, albo i więcej. Dla nieobeznanych bliżej z tajemnicami administracyi i urządzeń naszych stacyj wydaje się wprost nieprawdopodobnym ten ogromny niestosunek czasu do przestrzeni. Tymczasem przyczyną jest tu przedewszystkiem brak miejsca, wynik całej dotychczasowej gospodarki kolejowej, polegającej na osławionej oszczędności. Wskutek tego w Podgórzu muszą czekać długo pociągi, zanim je można dalej ekspedyować, a z tego powodu znowu Podgórze zmuszone jest dać Bierzanowi sygnał „halt“, co naturalnie przetrzymuje przez kilka godzin pociąg na tej stacyi. To samo powtarza się między Krakowem a Podgórzem. Któż na tem najwięcej cierpi, jeśli nie właśnie maszyniści i palacze, którzy przez to muszą cały ten czas siedzieć na maszynach i wykonują w ten sposób niezmiernie długą służbę. Zresztą i cała służba pociągowa narażona jest przez to na zupełnie niepotrzebną stratę czasu, której z pewnością nie wynagrodzi wspaniałomyślne przeznaczenie maszynistom 2 ct., a palaczom $1\frac{1}{2}$ za godzinę czekania, każdyby z nich darował chętnie ten nadzwyczajny dodatek, gdyby mógł za to być pierwej w domu i wypocząć po trudzie. I oto znów jedna ilustracya, malująca dobrze nasze stosunki, a usprawiedliwiająca aż nadto wołanie nasze do nowego ministra, wzywająca na gwałt reformy, reformy...

Lwów. Straszny wypadek, o którym pisaliśmy w poprzednim numerze, jeszcze dziś wstrząsa nami do głębi. Wszyscy jesteśmy oburzeni tembardziej, że zbrodniczy sprawcy tej katastrofy do dzisiejszego dnia cieszą się zupełną bezkarnością. P. Drewnowski i p. Kraczyło, którzy przecież powinniby byli natychmiast uledz surowemu śledztwu, dotąd rządzą, jak dawniej, przez nikogo nie naruszeni. Cztery ofiary lekkomyślnego traktowania obowiązków, to jeszcze dla naszych władz kolejowych za mały powód do wkroczenia. P. Drewnowski i jego pomocnik ufają może swojej agitatorskiej działalności, że ich obroni przed smutnemi następstwami ich czynu. My jednak zapowiadamy naprzód, że na to nie pozwolimy. Dla zbrodniarzy żądamy zawsze jednakiej kary, bez względu na to, jakie zajmuje stanowisko. A tem bardziej mamy prawo domagać się, aby w tej okropnej sprawie ukarano winnych, których wskazała odrazu cała opinia publiczna, że w innych wypadkach, kiedy tylko rzekomym sprawcą jest nieszczęśliwy budnik lub strażnik powołuje się go natychmiast przed sąd i z dziwną gorliwością oskarża o zbrodnię zaniedbania obowiązków itp. Tu rzecz jest jasna: zawinił nie człowiek, który z powodu wycieńczającej pracy nie był w stanie należycie pełnić przepisanej funkcyi, ale urzędnik, który z umysłu lekceważy wzięte na się obowiązki, uważając je wprost za uboczne zajęcie. Nie przestaniemy tej sprawy poruszać, dopóki nie będzie odpowiednio zakończona, nie przestaniemy kołatać, póki wrota sprawiedliwości nie będą nam otwarte.

Stryj. P. Majewski, inspektor tutejszych warsztatów, stał się obecnie narzędziem zemsty politycznej, skierowanej przeciwko trzem, karanym za wybory, robotnikom warsztatowym. Ludzie ci pobierają już od lutego tylko połowę płacy bez żadnych dodatków, a obecnie, kiedy już dwa miesiące upłynęło od wycierpienia przez nich kary, jeszcze nie mogą się doczekać ponownego powołania do służby. Rzecz jasna, że zwlekanie umyślne i złośliwe ma być tylko dalszą karą za „bunt“, w którym owi robotnicy kolejowi odważyli się brać udział. P. Majewski chce im pokazać, że kto pod jego kierunkiem pracuje, ten musi tak myśleć i tak wybierać, jak chce on i p. starosta. Biada opornym!... Jestto postępowanie tak nikczemne, że słów dla niego znaleść nie umiemy: zemsta i to taka nędzna, niska zemsta za sumienne wykonanie obowiązków obywatelskich! — W ten sposób u nas „uobywatela“ się ludzi, w ten sposób wlewa się im obywatelskiego ducha. Panie Majewski, radzimy dobrze namyślić się, zanim pan poważnie zamiar dalszego maltretowania owych niewinnych ludzi. Przypominamy panu, że niebezpiecznie igrać z ogniem — chociaż się jest nawet inspektorem stryjskich warsztatów.

KRONIKA.

Towarz. Ratzko Antoni ubył z naszych szeregów. Czynny zawsze i wszędzie, otoczony był powszechną sympatyą swych kolegów nowosądeckich, wśród których walczył. Niestety, oddawna rozwijająca się choroba płuc pozbawiła nas dzielnego bojownika. Ze smutkiem odprowadzili kolejarze nowosądeccy zmarłego do grobu, a okazały pogrzeb — pomimo przeszkód ze strony zarządu warsztatów kolejowych, do czego powrócimy w następnym numerze — świadczył o uznaniu tych, z którymi pracował, cierpiał i walczył. — Cześć jego pa[illegible]

Dwa wypadki nieszczęśliwe zaszły w Krakowie dnia 23 grudnia r. z. przy przesuwaniu wozów. Ofiarami wypadków są nadpalacz Hałajkiewicz i maszynista Kokuska. Znowu zatem dwa wypadki przy szybowaniu, które już tyle ofiar pochłonęło. Nieszczęśliwi doznali poważnych uszkodzeń. Czy może nareszcie zwiększająca się ilość wypadków przy tej niebezpiecznej funkcyi skłoni nasze władze do zarządzenia odpowiednich środków ostrożności?...

Z Przemyśla piszą nam: Jeden za wszystkich, wszyscy za jednego, oto szczytne hasło, którem kierowała się dyrekcyi kolejowa w sprawie dodatku drożyźnianego i [illegible] Z [illegible] jeden na kilkudziesięciu robotników otrzymał zapomogę, a wszyscy za tą hojność dyrekcyi obowiązani są pilnością, trzeźwością, (o którą w obecnych warunkach najłatwiej) i pracowitością wynagrodzić te tak niezwykle sprawiedliwe zarządzenia. Pojmujemy i oceniamy należycie to postępowanie dyrekcyi, lecz mamy tu malutką prośbę do zanotowania. Oto zważywszy, że niemal wszyscy urzędnicy i podurzędnicy, jakoteż „kanzleidienerzy“ otrzymali t. zw. „fischgeldy“; dalej zważywszy, że robotnicy i t. p. ryb nie jedzą, tylko śledzie, a zatem sprawiedliwem jest, że „fischgeldu“ nie otrzymali, robotnicy ośmielają się przedłożyć świetnej dyrekcyi myśl, czyby nie było właściwem, wpisać na przyszły rok do budżetu kolejowego skromną kwotę na „haringgeld“ dla robotników, coby ich zachęciło do wytrwałej i produktywnej pracy, za okazaną im pieczołowitość. Dalej, zważywszy, że gwoli oszczędności dobrzeby było rzeczony „haringgeld“ użyć na zakupno rzeczonego artykułu w naturze, w tym celu proponujemy utworzenie komisyi, któraby rok rocznie urzędowała w przeddzień świąt Bożego Narodzenia i robotnikom po stwierdzeniu tożsamości osoby, rozdzielała „haringgeld“ w naturze, to jest w postaci solonego śledzia, których liczba 1—3 mogłaby być miarą ich zasług i zdolności. Przekładając niniejszą propozycyę świetnej dyrekcyi do łaskawego ocenienia, spodziewamy się jak najlepszych rezultatów, albowiem „justitia est fundamentum regnorum,“ co znaczy w języku stacyjnym: „fischgeld“ beamterom i kanzleidienerom — „haringgeld“ arbeiterom“.

Znowu katastrofa kolejowa w Galicyi. Dyrekcya stanisławowska ma znowu szczególne szczęście; w krótkim czasie druga większa katastrofa — to chyba daje już trochę do myślenia. Jakkolwiekbądź, chociażbyśmy nawet przypuścili w każdej katastrofie działania sił przyrody (a więc „vis major“), to zawsze możemy ją co najwyżej uczynić współwinną. W obrębie dyrekcyi stanisławowskiej, nie było jeszcze wypadku, w którymby działała wyłącznie rozszalała natura, zawsze spotykamy się z niedbalstwem i nieporządkami, za które powinna odpowiadać najwyższa władza, a więc dyrekcya. Prawda, że znajdzie się zawsze (jak znowu w najświeższym wypadku) jakiś biedny zwrotniczy, na którego głowę zwala się cały ciężar winy, czy jednak zmniejsza to winę głównego sprawcy. Nie chcemy rzeczy przesadzać i dlatego nie możemy dziś nic pewnego powiedzieć o właściwych przyczynach nowego wypadku, który zdarzył się dnia 18 grudnia r. b. w Śniatynie; to jednak pewne, że wypadek nie był nieunikniony, a znane nam stosunki w obrębie dyrekcyi stanisławowskiej każą domyślać się, — gdzie jest źródło nieszczęścia.

Wypadek, o którym mowa, wydarzył się o godz. 10 wieczorem. Szczęściem w nieszczęściu, przynajmniej dla szerszej publiczności, że zderzyły się pociągi towarowe, nie osobowe. Mianowicie na pociąg towarowy nr. 371, stojący na stacyi, najechał pociąg towarowy czerniowiecki nr. 374. Dziwnym trafem, prawie niezrozumiałym, żaden z urzędującej służby kolejowej nie stracił życia. Jeden z konduktorów, siedzący w tak zwanym pakwagonie, ocalił się niezwykłym przypadkiem. Można powiedzieć, że zmartwychwstał z gruzów, bo leżał pod gruzami zdruzgotanego wagonu, pod którym spodziewano się znaleść tylko trupa. Natomiast dziesięciu [illegible] kolejarzy odniosło znaczniejsze uszkodzenia, z tych 2ch nawet ciężko rannych.

P[illegible] same zostały również znacznie uszkodzone [illegible] obie maszyny zupełnie zdruzgotane, również [illegible] zow [illegible] kilkanaście innych mniej, lub [illegible] więcej [illegible] dzonych.

Powodem katastrofy bezpośrednim było złe ustawienie zwrotnicy przez zwrotniczego Jakobszego. Dalecy jesteśmy jednakże od tego, aby za przykładem władz kolejowych i niektórych pism codziennych uważać jego za istotnego sprawcę nieszczęścia. Wprawdzie urzędnik ruchu Wagner całą winę zwala na zwrotniczego, stary to jednakże zwyczaj, a kto wie, czy tym razem nie świadczy tylko o chęci zrzucenia winy z siebie samego?.. Jakobszy utrzymuje, że żadnych sygnałów nie słyszał, żadnej wiadomości o zbliżającym się pociągu nr. 374 nie otrzymał, nic więc dziwnego, że zwrotnicę ustawił nieodpowiednio. Śledztwo rozjaśni pewno całą sprawę i wówczas nie omieszkamy powrócić jeszcze do niej. Dziś nic innego nie wypada nam uczynić, jak zwrócić uwagę na to, że w interesie dobra publicznego należy przeprowadzić śledztwo tak, aby ono istotnie wyjaśniło przyczyny wypadku. My mamy prawo żądać i żądamy, aby nam wskazać właściwych winowajców, iżbyśmy mogli wiedzieć, gdzie i jak szukać zabezpieczenia na przyszłość przed podobnemi wypadkami.

Humorystyka z powodu upadku Guttenberga. „Eisenbahner“ zamieszcza w jednym z ostatnich numerów dowcipne „Nadesłane“, z którego najbardziej humorystyczne ustępy podajemy dla rozweselenia Czytelników. W nadesłanem tem, zatytułowanem: „Wielki krach“, „Korzystne kupna okolicznościowe!“, czytamy:

„Z powodu świetnego odejścia sławnej w świecie z wybitnej działalności, jako minister kolejowy, excelencyi v. Guttenberga, z parlamentu austryackiego sprzedaje się ku jego pamięci następujące kosztowności po niezwykle zniżonych cenach drogą licytacyi:

1. Radykalnie działająca wielka recepta, którą wzbroniony został przeklętym socyałom urlop na pierwszy kongres kolejarzy.

2. Karta pamiątkowa z owych nieszczęsnych godzin dnia 25 listopada 1897 roku, kiedy to wielce sławny bohater, opuszczony przez wszystkich swoich kolegów, wytrwał dzielnie na stanowisku i pomny wydanej przez się dewizy: „Komu się nie podoba, może sobie odejść!“, pójść nie chciał; jemu bo właśnie się to jeszcze nie podobało, ale mimoto musiał pójść.

3. Fotografia momentalna, przedstawiająca akrobatyczną sztukę, a mianowicie próbę siły Tuzla, zdążającą do przedstawienia socyalno-demokratycznej organizacyi kolejarzy, jako nic niewartej. Jako pendant do tego silne poklepanie Turla po plecach przez Guttenberga w podziękę za to.

4. Wielki, czarnemi obwódkami opatrzony zbiór kondolencyj z powodu parlamentarnej śmierci Guttenberga, złożonych przez Tuzla, Axmanna i towarzyszy.

5. Wagon kolejowy, pełen „wiwatów“, wzniesionych przy rozmaitych okolicznościach, [illegible] cześć Guttenberga.

6. Prześliczne, romantycznie położone gospodarstwo protekcyjne (system Guttenberga) [illegible] gólnem uwzględnieniem otwartego i męskiego wystąpienia tych kolejarzy, którzy umieli zginać kark i jeszcze umieją.

7. Oryginalna, patentowana, olb[illegible] armata, jedyna na całym świecie, zapomocą [illegible] można rozsadzać organizacye wolnościowo us[illegible] nych żywiołów. Wprawdzie pierwsza próba, pod[illegible] dnia 18 marca 1897 roku, nie odniosła zbyt wy[illegible] tnego skutku, ale to nic nie szkodzi.

A więc znikną i ostatnie ślady naszego kochanego ministra-generała...

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Englisch. Drukiem A. Sł[illegible] w Krakowie.